

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perjalanan tujuan bekerja adalah bentuk pengalaman yang pada umumnya terjadi setiap harinya bagi semua moda transportasi sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas (Pooley dan Turnbull, 2000). Perjalanan ribuan pekerja di kawasan industri di Kabupaten Semarang di koridor Ungaran-Bawen juga berasal dari luar daerah terutama dari Kota Semarang, Salatiga, Boyolali, Temanggung, dan Magelang. Di kawasan industri Ungaran-Bawen, pekerja laki-laki terutama menggunakan sepeda motor. Sedangkan pekerja perempuan menggunakan transportasi publik (TP) dan juga moda angkutan alternatif antara lain diantar jemput dengan sepeda motor (SM) oleh keluarga atau tukang ojek serta menumpang angkutan barang (AB). Tidak banyak pabrik yang menyediakan bus karyawan (BK).

Di kota-kota yang sedikit memiliki TP, keterpisahan tempat kerja dan pemukiman dapat mengurangi kesempatan bekerja bagi warga miskin yang tidak mempunyai akses terhadap mobil (Raphael dan Stoll, 2001, dalam laporan UNEP tanpa tahun). Saat ini TP di Indonesia belum dikelola dengan baik untuk memenuhi kebutuhan para pekerja tersebut. Dalam situasi tingkat kemiskinan yang tinggi di Jateng dimana jumlah penduduk miskin (penduduk yang berada di bawah Garis Kemiskinan) pada September 2012 mencapai 4,863 juta orang atau 14,98% (BPS Jateng, 2013), maka akses ke lapangan pekerjaan merupakan hal yang esensial bagi warga yang bekerja maupun yang sedang mencari pekerjaan.

Para pekerja pabrik mengendarai SM merupakan fenomena yang kerap dilihat pada saat jam masuk dan pulang kerja di koridor Ungaran-Bawen. Sepeda motor berbaur dengan lalu lintas yang heterogen di jalan raya yang merupakan jalan nasional. Buruknya TP di Indonesia dan ketidakmampuan memiliki mobil menyebabkan warga mengandalkan sepeda motor. Komposisi lalu lintas pada tahun 2007 di Kota Jakarta adalah 60% sepeda motor, 32% mobil pribadi, dan sisanya 8% adalah transportasi publik bus kecil, sedang, dan besar (Studi Kantor Koordinator Menteri Perekonomian, dalam Putranto 2010). Menurut Putranto dan Tantama (2009) komposisi ini juga terjadi di kota yang lebih kecil seperti Kota Bandung (56%-71%) dan Kota Surabaya (69%-76%).

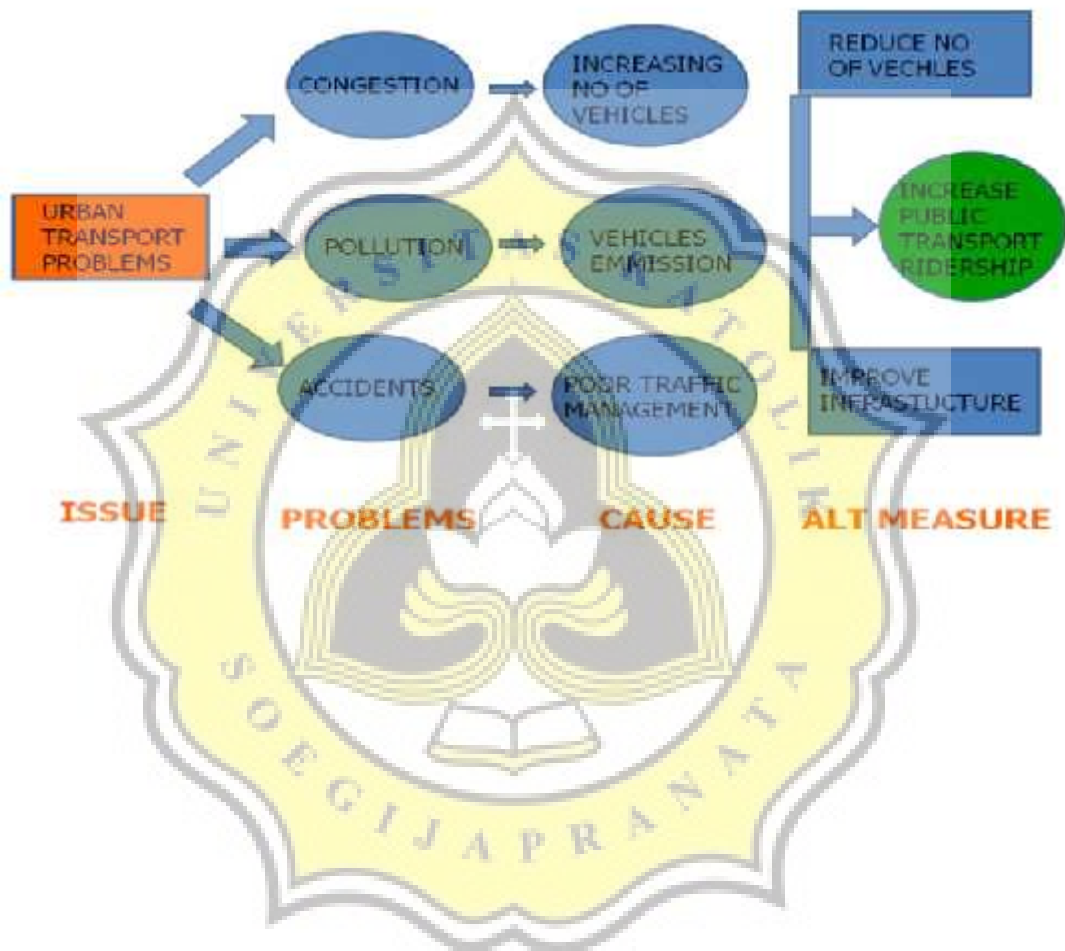
Belum ditemui data komposisi kendaraan di Jawa Tengah, namun pertumbuhan sepeda motor di Jawa Tengah sangat tinggi. Pada tahun 2012 lalu, total penjualan sepeda motor (SM) di Jateng 45.000 hingga 50.000 unit per bulan (Suara Merdeka, 18 Juli 2013). Berdasarkan Angka Sementara Proyeksi Sensus Penduduk (SP) 2010, jumlah penduduk Jawa Tengah pada tahun 2012 tercatat sebesar 33,27 juta jiwa. Berdasarkan hasil Sakernas, angkatan kerja di Jateng tahun 2012 mencapai 17,10 juta (BPS Jateng, 2013). Sekedar untuk memberi gambaran tingginya pertambahan pengendara sepeda motor di Jateng, berdasarkan kedua data tersebut berarti di Jateng pada tahun 2012 setiap 26 orang tenaga kerja membeli sebuah SM.

Penggunaan SM dapat meningkatkan kecepatan perjalanan namun merupakan beban lalu lintas keseluruhan (Sunggiardi dan Putranto, 2009). Tingginya resiko kecelakaan lalu lintas SM (di Jakarta pada tahun 2007 terjadi 28.289 kecelakaan yang melibatkan SM) karena SM beresiko tinggi mengalami kecelakaan (Mannering dan Grodski 1995, dalam Sunggiardi dan Putranto 2009).

Cervero dan Golub (2007) meneliti transportasi informal antara lain sepeda motor, ojek, dan bajaj di Jakarta. Moda ini selain bermanfaat untuk mobilitas warga yang tergantung pada transportasi publik (TP), juga merupakan lapangan kerja bagi pekerja tanpa keahlian, dan melayani di kawasan yang tidak dilayani oleh TP. Namun angkutan informal ini menimbulkan biaya seperti menambah kemacetan, polusi udara dan suara serta kecelakaan lalu lintas. Merupakan sebuah tantangan kebijakan pemerintah daerah terhadap sektor informal ini karena menghentikannya juga akan berdampak buruk. Pemda harus mengambil posisi kebijakan yang jelas dari spektrum yang ekstrim menerima dengan pendekatan organisasi, peraturan, dan monitoring dan penegakan peraturan tersebut.

Di kota-kota yang pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi meningkat pesat, penumpang bus dapat dengan sangat mudah beralih terutama ke SM karena sistem bus yang buruk (Kenworthy dan Laube, 2003). Membatasi penggunaan sepeda motor tanpa menyediakan TP yang lebih baik berarti melanggar prinsip utama bangsa yaitu Pancasila sila Kemanusiaan yang adil dan beradab serta sila Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia (Sunggiardi dan Putranto, 2009). Litman (2015) menyebutkan bahwa meningkatnya ketergantungan pada kendaraan pribadi dapat menimbulkan banyak masalah dan transportasi publik (TP) dapat membantu mengatasinya.

Jaiswal and Sharma (2012) menggambarkan perbaikan TP untuk mengatasi permasalahan transportasi yang utama yaitu kemacetan, polusi, dan kecelakaan lalu lintas

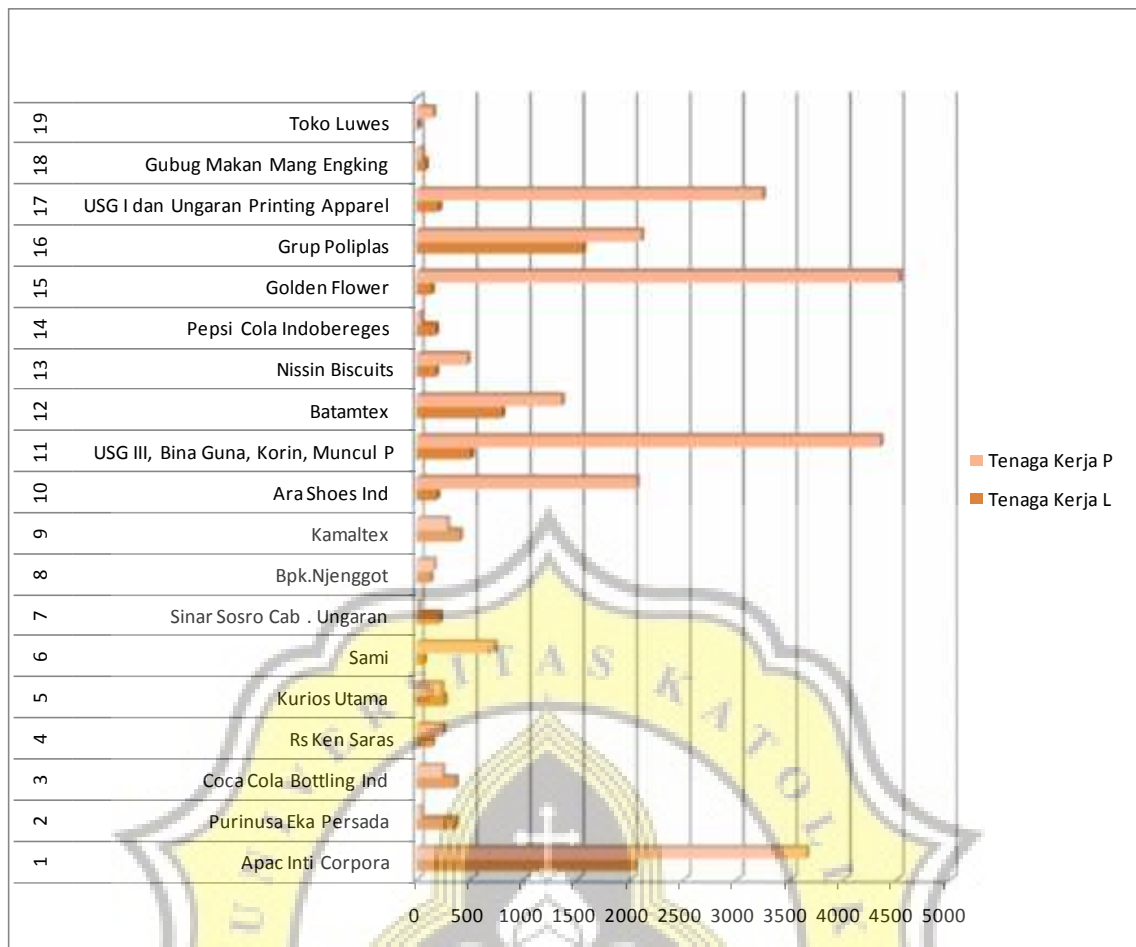


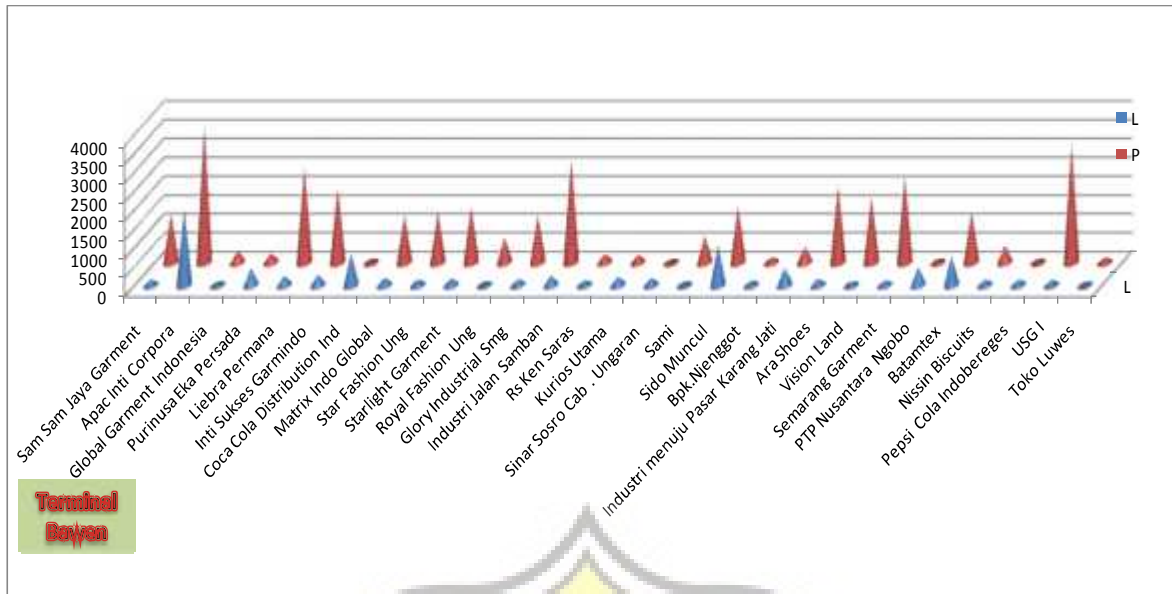




No.	Nama Perusahaan	Tenaga Kerja	
		L	P
1	Apac Inti Corpora	2040	3647
2	Purinus Eka Persada	353	37
3	Coca Cola Bottling Ind	358	232
4	Rs Ken Saras	139	238
5	Kurios Utama	252	223
6	Sami	58	721
7	Sinar Sostro Cab . Ungaran	210	8
8	Bpk.Njengot	121	154
9	Kamaltex	398	277
10	Ara Shoes Ind	182	2053
11	USG III Bina Guna, Korin, Muncul P	500	4339
12	Batamtex	794	1352
13	Nissin Biscuits	173	467
14	Pepsi-Cola Indobereges	172	34
15	Golden Flower	132	4517
16	Grup Poliplas	1552	2100
17	USG I dan Ungaran Printing Apparel	200	3236
18	Gubug Makan Mang Engking	74	44
19	Toko Luwes	8	146
Total jumlah Tenaga Kerja Bekerja Malam Hari		7716	23825

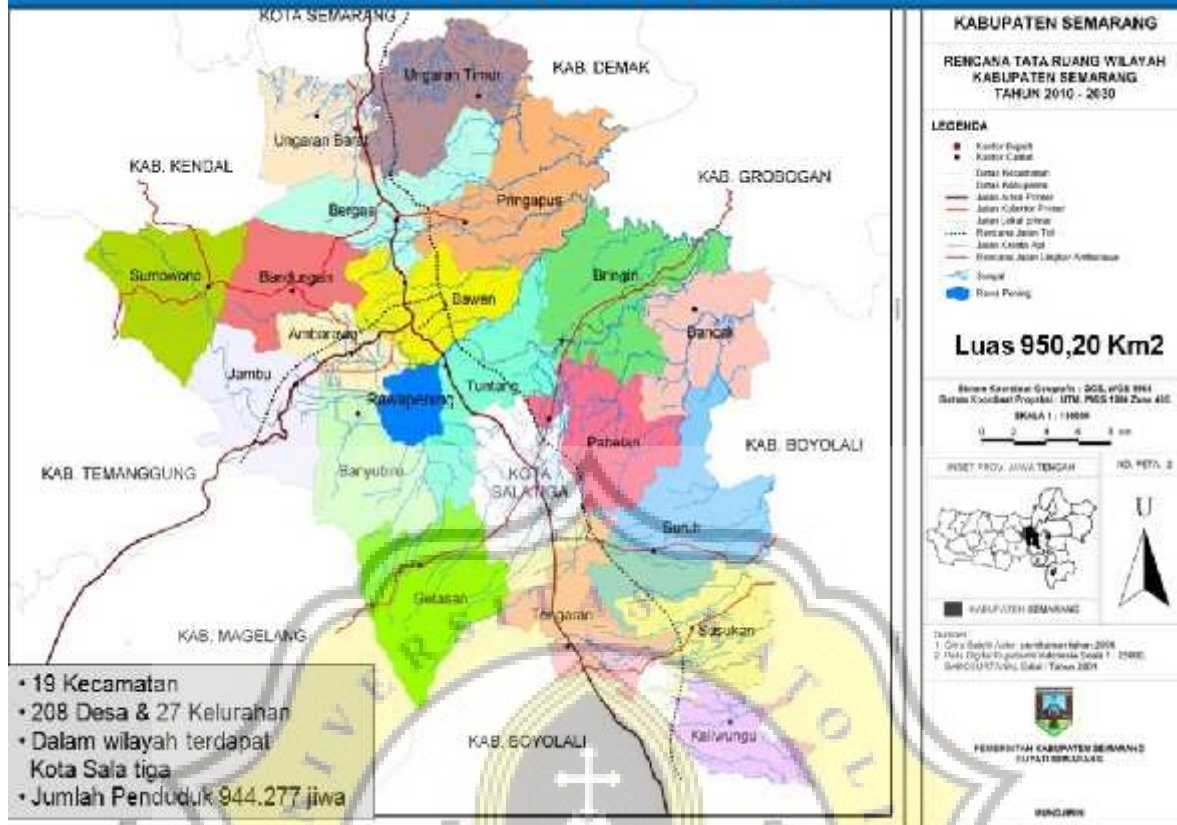


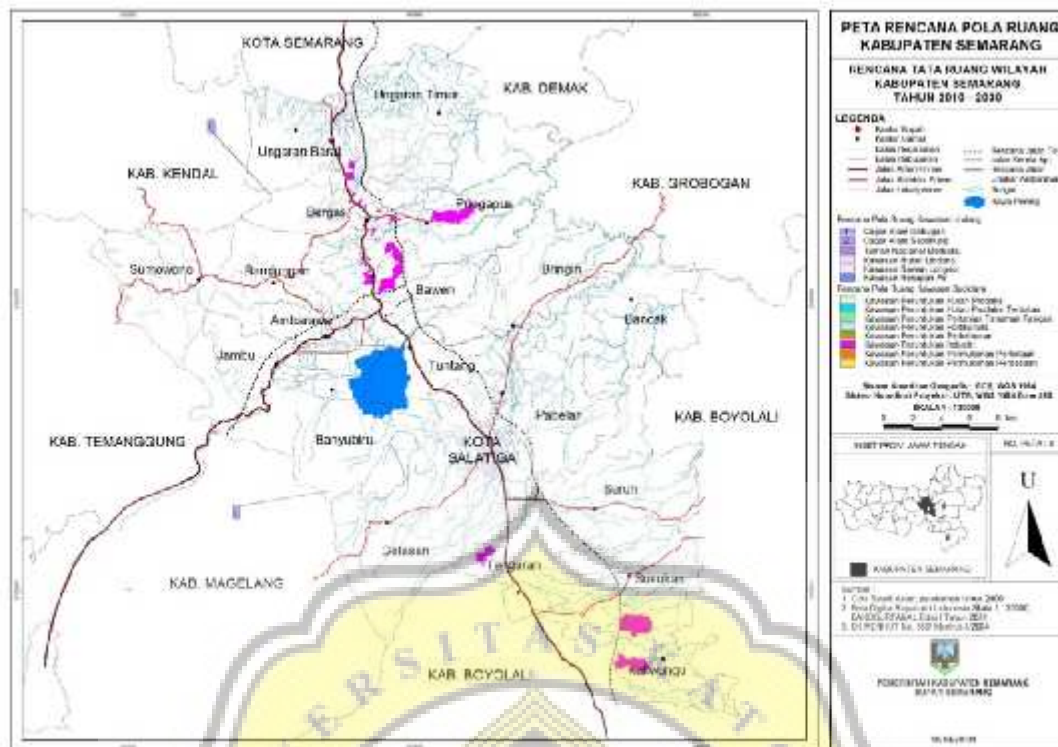




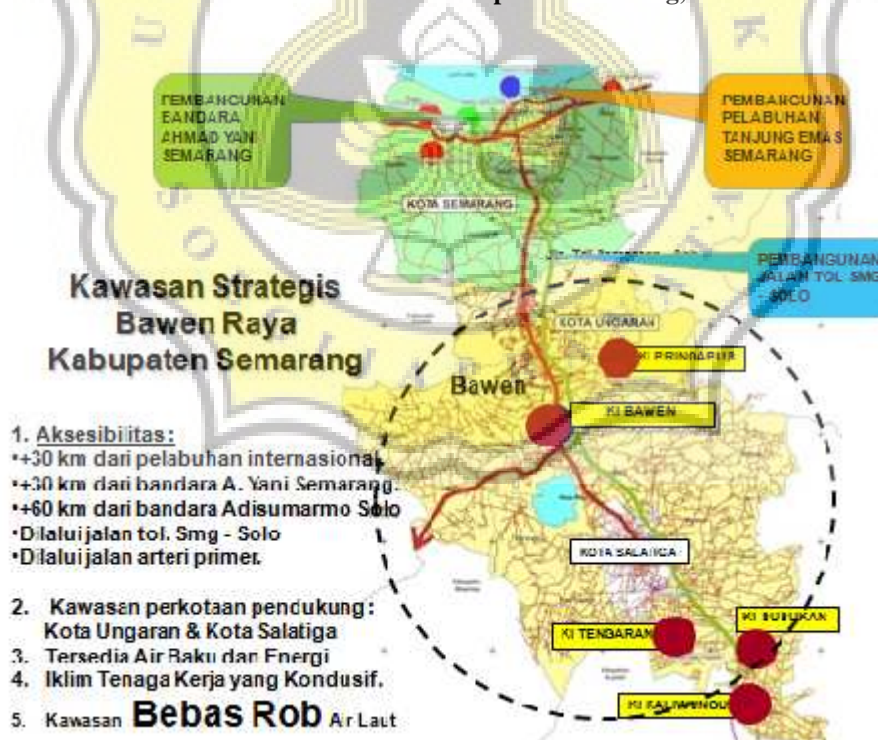


WILAYAH ADMINISTRASI



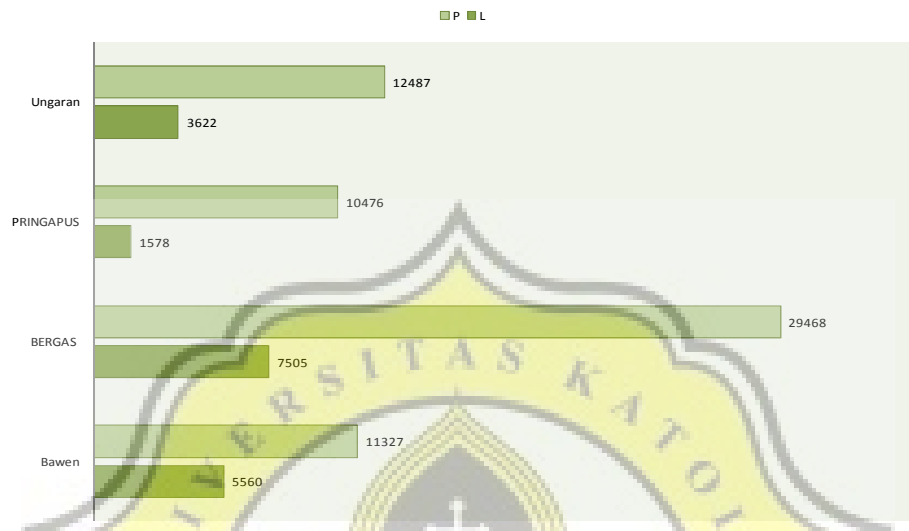


Gambar 10: Peta Rencana Pola Ruang Kabupaten Semarang
Sumber: Disnakertrans Kabupaten Semarang, 2013

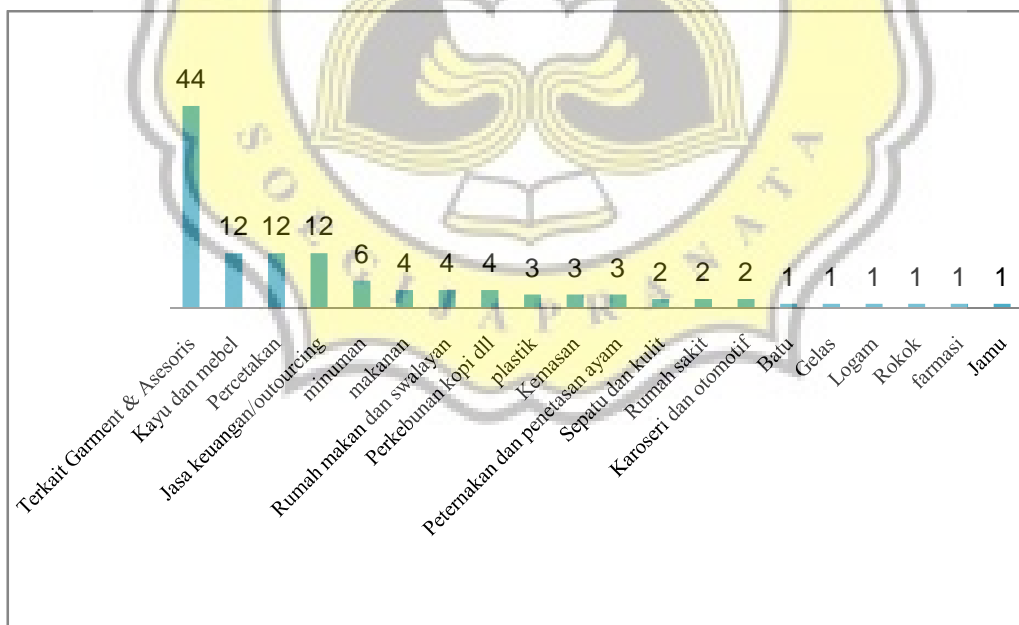
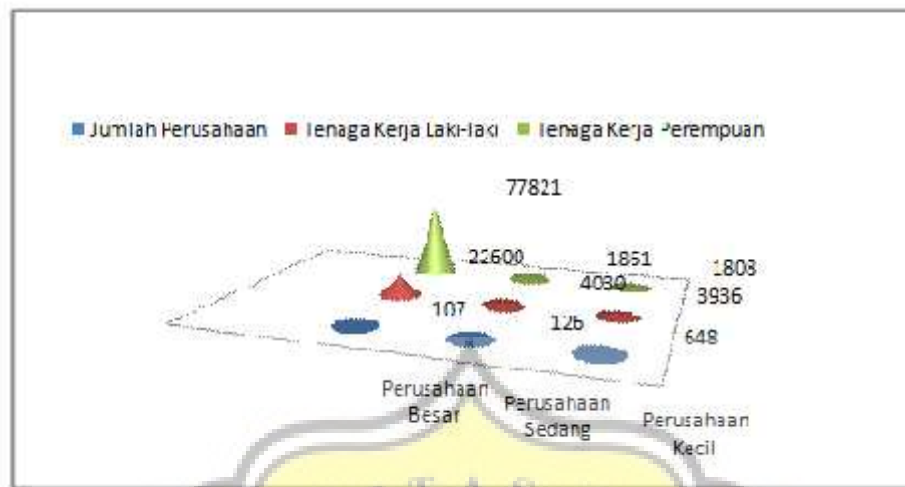


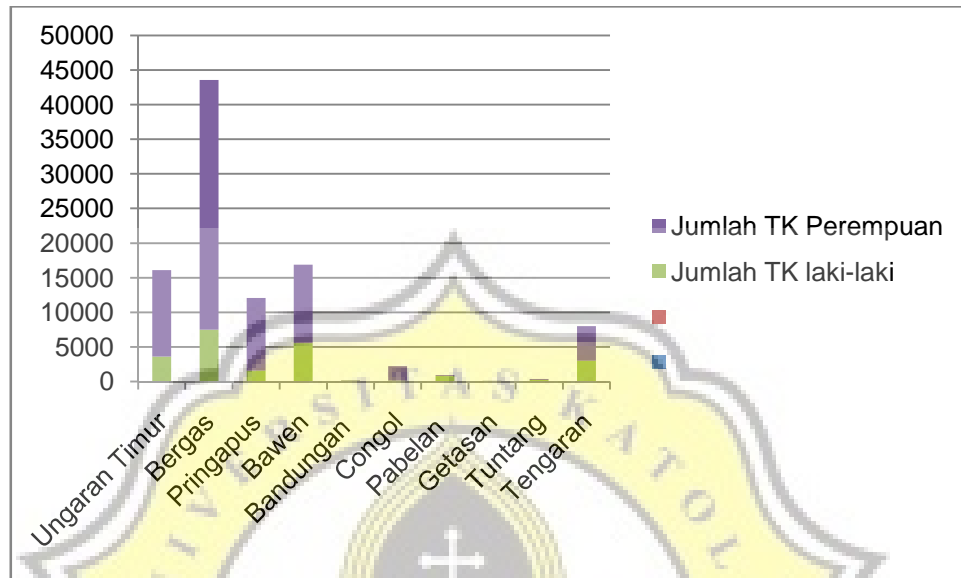
Gambar 11: Peta Kawasan Strategis Bawen Raya Kabupaten Semarang
Sumber: Disnakertrans Kab. Semarang, 2013

Konsentrasi pekerja di Koridor Ungaran-Bawen



No.	Lokasi Perusahaan	Jumlah Pabrik	Jumlah Pekerja Laki-laki	Jumlah Pekerja Perempuan
1	Ungaran Timur	17	3622	12487
2	Bergas	37	7505	36078
3	Pringapus	11	1578	10476
4	Bawen	18	5560	11327
5	Bandungan	1	123	85
6	Congol	1	116	2106
5	Getasan	1	96	7
7	Pabelan	2	791	120
8	Tengaran	19	3	5016
9	Tuntang	2	210	146
		109	19604	77848





[illegible]

Slip Gaji

No.	Nama	Jumlah	Total
1	Gaji Pokok	Rp. 600.000	
2	Tunjangan Tetap	Rp. 1.800	
3	Pajak	Rp. 6.000	
4	Pensiun	Rp. 36.000	
5	Cong. Nalendra	Rp. 36.000	
6	Cong. Triandono	Rp. 36.000	
7	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
8	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
9	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
10	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
11	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
12	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
13	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
14	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
15	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
16	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
17	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
18	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
19	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
20	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
21	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
22	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
23	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
24	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
25	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
26	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
27	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
28	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
29	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
30	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
31	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
32	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
33	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
34	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
35	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
36	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
37	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
38	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
39	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
40	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
41	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
42	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
43	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
44	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
45	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
46	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
47	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
48	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
49	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
50	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
51	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
52	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
53	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
54	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
55	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
56	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
57	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
58	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
59	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
60	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
61	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
62	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
63	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
64	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
65	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
66	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
67	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
68	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
69	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
70	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
71	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
72	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
73	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
74	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
75	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
76	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
77	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
78	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
79	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
80	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
81	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
82	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
83	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
84	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
85	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
86	Cong. Satrio	Rp. 36.000	
87	Cong. Satrio	Rp. 36.00	

[illegible]

C. Perumusan Masalah

Berdasarkan telaah literatur prinsip kebijakan transportasi yang berkelanjutan, permasalahan transportasi saat ini diatasi dengan konsep pentingnya mengurangi angkutan pribadi dan meningkatkan penggunaan transportasi publik (TP). Para pekerja di Ungaran-Bawen sangat tergantung pada kendaraan pribadi sepeda motor (SM). Penelitian ini melakukan evaluasi transportasi pekerja dengan mempergunakan konsep akses dan aksesibilitas dalam prinsip transportasi berkelanjutan. Selama ini pemerintah baik pusat maupun daerah lebih memperhatikan perbaikan jalan daripada membangun sistem transportasi publik (TP). Pemerintah pusat memberi kemudahan kepemilikan kendaraan pribadi secara mencil dan murah pajak dan biaya parkir dibanding di negara lain yang maju sistem transportasi publiknya. Praktek evaluasi transportasi masih menekankan pada perbaikan mobilitas kendaraan pribadi dan menilai lebih rendah perbaikan moda alternatif seperti berjalan kaki, bersepeda, sistem TP, mobil/bus *pool*. Akibatnya keputusan perencanaannya lebih berpihak pada kendaraan pribadi daripada mobilitas orang miskin yang tergantung pada angkutan alternatif (Dick Marten, 2006).

Teknik evaluasi transportasi harus dikoreksi berdasarkan aksesibilitas bukan mobilitas. Perbaikan yang dilakukan dilihat dari berapa banyak fasilitas publik dan lapangan pekerjaan yang dapat diakses oleh orang dengan kemampuan mereka misal kemampuan berjalan kaki, anggaran ongkos perjalanan dan waktu tempuh. Dengan demikian perencana dapat melakukan evaluasi antara lain kualitas aksesibilitas dari moda angkutan yang berbeda, kualitas aksesibilitas kelompok tertentu terutama kelompok yang kurang beruntung. Aksesibilitas ini dapat dievaluasi dengan umumnya orang mau menyediakan 60-90 menit untuk perjalanan per hari dan anggaran sebesar 10%-20% dari pendapatan keluarga untuk biaya transportasi. Jika sistem transportasi yang ada masih melebihi batas ini, maka akan membebani terutama pada keluarga yang berpendapatan rendah (Litman, 2007).

Dari banyak faktor yang potensial sebagai strategi perbaikan aksesibilitas pekerja menurut Litman (2007), maka faktor-faktor yang diteliti adalah yang terkait pekerja sebagai penumpang sebagai salah satu pihak terkait dalam transportasi selain pemerintah dan operator moda transportasi. Faktor-faktor yang terkait penumpang adalah permintaan akses dan mobilitas pekerja serta faktor keterjangkauan pekerja baik ongkos dan waktu

tempuh perjalanan bekerja per hari. Faktor permintaan akses dan mobilitas ini menyangkut kualitas (antara lain kenyamanan, keamanan, kehandalan, keterjangkauan, kecepatan pada moda alternatif yang tersedia yaitu berjalan kaki, bersepeda, kendaraan pribadi, mobil/bus khusus (*pool*), dan transportasi publik (TP).

Penelitian ini merumuskan 3 (tiga) pertanyaan sebagai berikut:

- a) Bagaimana kualitas pelayanan TP bagi pekerja di koridor Ungaran-Bawen saat ini dengan indikator aksesibilitas transportasi (*transit accessibility*) menurut transportasi yang dapat diterima (*acceptable transportation*) menurut Beimborn, dkk. (2002) dan indikator keterjangkauan ongkos perjalanan (*transit affordability*) dengan komponen biaya perjalanan pekerja menggunakan TP menurut Polat (2002) dan sebagai pembandingnya adalah komponen biaya perjalanan pekerja yang mengendarai sepeda motor karena sepeda motor (SM) merupakan moda angkutan alternatif pekerja.. Kedua indikator ini juga merupakan sebagian dari indikator komprehensif transportasi berkelanjutan menurut Litman dan Bruwell (2006) pada tujuan ekonomi transportasi berkelanjutan.
- b) Bagaimana karakteristik lalu lintas lalu lintas dan sistem TP yang saat ini digunakan pekerja di koridor Ungaran Bawen. Angkutan umum yang digunakan pekeja meliputi angkutan perkotaan (angkot), angkutan pedesaan (angkudes), bus AKAP (Angkutan Kota Antar Propinsi), AKDP (Angkutan KotaDalam Provinsi) dan Trans Jateng. Karakteristik ini terkait dengan indikator keselamatan (*safety*) tujuan sosial dari transportasi yang berkelanjutan yaitu menekan angka kecelakaan lalu lintas (Litman dan Bruwell, 2006)
- c) Memahami tipe ketergantungan (*captive or choice*) moda angkutan pekerja di koridor Ungaran-Bawen (sistem TP, angkutan alternatif, dan kendaraan pribadi sepeda motor); Bagaimana perbaikan angkutan pekerja untuk mengurangi komponen biaya perjalanan pengguna TP dan strategi untuk mengalihkan pengguna SM (*choice motorbike*) mau beralih ke TP. Ongkos perjalanan bekerja yang murah, cepat, dan aman dengan TP maupun moda lainnya seperti berjalan kaki, bersepeda, mobil/bus khusus pekerja sebagai moda transportasi yang berkelanjutan.

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Penelitian ini adalah pemetaan permasalahan pelayanan transportasi publik (TP) di koridor Ungaran-Bawen di Kab. Semarang dengan mengevaluasi akses dan aksesibilitas bagi pekerja pabrik di kawasan ini. Hasil penelitian ini merupakan rekomendasi untuk peningkatan akses ke pelayanan TP dan perbaikan sistem pelayanan TP yang mencakup geografis dan waktu pelayanan dengan ongkos yang terjangkau dan waktu tempuh yang wajar untuk pekerja berpendapatan UMK di kawasan ini. Rekomendasi ini juga bertujuan untuk mengalihkan pekerja pengguna sepeda motor (SM) beralih ke moda alternatif yang berkelanjutan yaitu sistem TP, bersepeda, dan berjalan kaki, mempertahankan pengguna TP tidak beralih ke sepeda motor (SM), meningkatkan akses pencari kerja dari berbagai daerah ke lapangan pekerjaan di kawasan ini.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat membuka wawasan transportasi berkelanjutan yang menekankan pada peningkatan penggunaan TP masal yang lebih efisien dalam penggunaan jalan raya, penggunaan energi, dan mengurangi dampak buruk seperti pencemaran udara dan suara terhadap lingkungan. Pengurangan komuter pengendara SM diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas di koridor yang sangat padat dan heterogen.

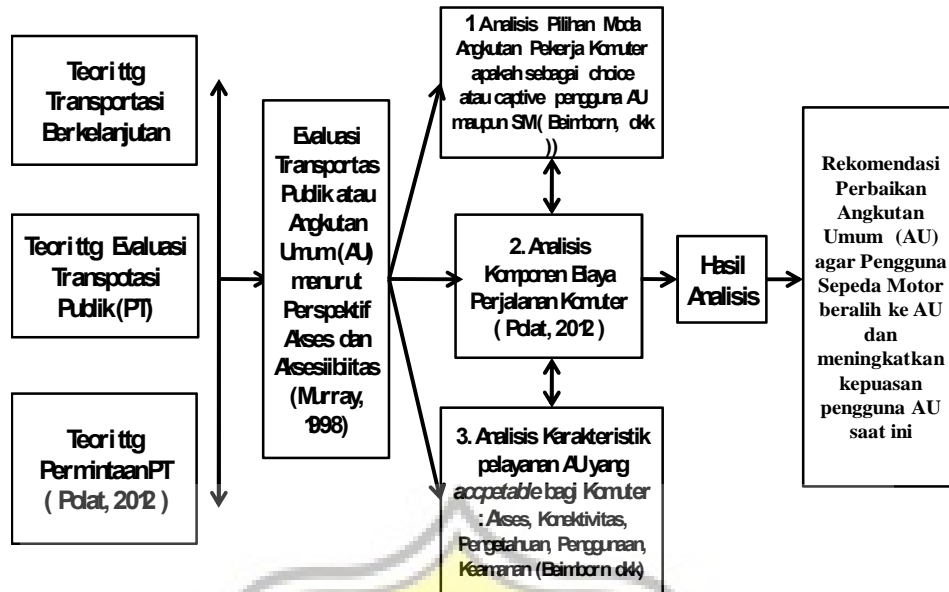
Penelitian ini diharapkan dapat menjadi rekomendasi bagi *stakeholders* lingkup kecil seperti pekerja dan pemberi pekerjaan dengan alternatif solusi bus karyawan atau subsidi maupun membangun rusunawa bagi pekerja maupun *stakeholders* yang lebih luas ditambah pemerintah setempat yang dapat menganggarkan biaya membangun fasilitas berjalan kaki (trotoar), lajur sepeda, tempat penitipan sepeda atau sepeda motor, dan halte bus yang merupakan infrastruktur yang belum mendapat perhatian pemerintah. Selama ini perbaikan jalan dan pelebaran jalan menjadi prioritas. Berjalan kaki, bersepeda ke tujuan bekerja atau melanjutkannya dengan menggunakan TP merupakan suatu pilihan transportasi yang selama ini belum menjadi solusi permasalahan transportasi di Indonesia. Selama ini juga pemerintah belum melakukan sinergi dengan Organda (organisasi pengusaha angkutan umum daerah) yang sebenarnya perpanjangan tangan pemerintah daerah dalam memberikan pelayanan publik mobilitas warganya.

Perencanaan guna lahan yang berbaur dan kompak sehingga tidak memerlukan mobilitas yang jauh jaraknya, belum juga menjadi antisipasi mencegah masalah

kemacetan dan polusi dan tingginya biaya transportasi. Pendekatan perencanaan yang komprehensif ini tidak akan mudah dilaksanakan tanpa ada arahan dari pemerintah pusat dan provinsi.

E. Kerangka Konseptual

Konteks Penelitian. Perkembangan pesat penggunaan kendaraan pribadi sepeda motor dikalangan pekerja pabrik seiring dengan menurunnya penyediaan transportasi publik (TP) di kota-kota di Indonesia. Penyediaan TP masal yang baik perlu segera dilakukan sesuai dengan Rencana Program Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Jawa Tengah 2014. Pengembangan TP masal diharapkan dapat mendukung perkembangan kota-kota di Jawa Tengah serta mengembangkan transportasi yang berkelanjutan dan mengurangi penggunaan angkutan pribadi sepeda motor di kalangan pekerja. **Tipe Penelitian.** Penelitian ini merupakan penelitian evaluasi pelayanan TP dengan mengevaluasi akses dan aksesibilitas TP bagi pekerja pabrik yang berpendapatan sekitar UMK. **Kerangka Konseptual.** Penelitian ini merupakan evaluasi dengan indikator aksesibilitas (*transit accessibility*) dan indikator keterjangkauan (*transit affordability*) untuk 1) menganalisa kualitas pelayanan TP bagi pekerja. Indikator aksesibilitas yang diwakili oleh 5 (lima) variabel yaitu akses, konektivitas, pengetahuan, penggunaan, dan keamanan. Indikator keterjangkauan biaya transportasi bekerja diwakili oleh data komponen biaya perjalanan pekerja (dengan dua variabel ongkos dan variabel waktu tempuh); 2) menganalisa tipe pekerja menurut ketergantungan atas moda angkutan pilihannya yaitu apakah sangat bergantung (*captive*) atau merupakan pilihan (*choice*) berdasarkan konsep pemikiran pemilihan moda angkutan dengan cara membandingkan utilitas TP dengan utilitas angkutan alternatif (antara lain sepeda motor). Moda angkutan yang dipilih adalah yang memberikan utilitas yang lebih besar yaitu waktu tempuh lebih rendah atau biaya yang lebih rendah); 3) menganalisa rekomendasi perbaikan angkutan umum yang dapat mengurangi komponen biaya menggunakan TP. Kerangka konseptual penelitian adalah sebagai berikut:



Gambar 17: Kerangka Konseptual Penelitian

Materi Penelitian. Materi penelitian ini fokus pada keterjangkauan dan keamanan perjalanan bekerja. Materinya meliputi keterjangkauan biaya perjalanan bekerja dan waktu tempuh pekerja pabrik di Ungaran-Bawen. Sebagai referensi umum, biaya transportasi sekeluarga dapat disebut tidak terjangkau jika lebih dari 20% pendapatan keluarga (Litman, 2000). Warga yang tinggal di kota yang sistem transportasi publiknya berskala besar, hanya mengeluarkan 12% dari pendapatannya untuk biaya transportasi dan 15.8% di kota yang skala transportasi massalnya kecil, serta 14% di kota yang hanya memiliki TP sistem bus. Pola ini juga merupakan pola internasional (Kenworthy dan Laube (2000) dalam Litman (2006)). Lipman (2006) menyebutkan rata-rata pengeluaran transportasi adalah 19% dari pendapatan per bulan. Namun pada komunitas yang multi modal, biaya transportasi hanya 10% dari pendapatannya. Pada komunitas yang tergantung kendaraan pribadi, warga berpendapatan rendah, sedang, dan tinggi mengeluarkan rata-rata 30%, 18,2%, dan 13% dari pendapatannya (persentasi yang regresif menurut tingkat pendapatan).

Demikian juga diharapkan waktu tempuh pekerja yang semakin singkat semakin diinginkan. Waktu mempunyai nilai ekonomi yang nilainya bertambah jika waktu tempuh bertambah lebih dari 20 menit per perjalanan atau lebih dari 90 menit perjalanan per hari (Litman, 2008). Rata-rata waktu tempuh menggunakan transportasi publik (TP) bus ke tempat bekerja di kota-kota di Kanada pada tahun 2011 sebesar 40,4 menit. Terdapat 17,2% warga Kanada yang menempuh lebih dari 45 menit ke tempat bekerja

yaitu warga di pinggiran kota Toronto (Survey Rumah Tangga National/NHS-Statistic Canada).

Selain materi terkait keterjangkauan TP, penelitian ini juga meninjau kualitas pelayanan TP yang digunakan pekerja menurut ke-4 aspek yang disebutkan oleh Beimborn dkk (2002) sebagai kualitas yang dapat diterima yaitu aspek akses, pengetahuan, kegunaan, keamanan. Keamanan perjalanan pekerja pada saat menunggu angkutan, di dalam angkutan, dan saat turun dari angkutan menuju rumah.

Materi penelitian terutama diperoleh dari pengamatan langsung, wawancara, dan kuisioner yang dilakukan pada tahun 2015. Penulis kesulitan mendapatkan data pendukung terkait transportasi. Hal ini juga menjadi kendala Nijenhuis (2012) saat menentukan indikator-indikator transportasi berkelanjutan untuk kota-kota berukuran medium di Indonesia (studi kasus di Kota Yogyakarta dan Surakarta). Permasalahan yang ditemui oleh Nijenhuis (2012) adalah data yang tidak tersedia dan data yang tersedia diragukan kualitasnya. Pemerintah pusat dan daerah harus meningkatkan sistem pendataan terkait transportasi yang dapat diandalkan maupun kapasitas dan pengetahuan pemerintah daerah terkait transportasi berkelanjutan.

